Перманентная реорганизация авиапромышленности как способ уничтожения гражданской и военной авиации Российской Федерации

1. Итоги реформ в авиапроме… да и во всей остальной промышленности

Подводя итоги деятельности авиационной промышленности РФ за годы реформ, можно сделать только неутешительные выводы:

- Те образцы летательных аппаратов, авиационных двигателей, приборов и иного оборудования, которые в настоящее время «доводятся до ума», начаты разработкой еще в советскую эпоху. *За годы реформ предприятия авиапрома не начали разработки последующего поколения авиационной техники, большей частью проедая модернизационные ресурсы, заложенные в конструкции подчас ещё в начале 1960-х гг. конструкторами ещё сталинской эпохи;*
- Научно-технические школы проектирования и производства авиационной техники массово деградируют и главными причинами этого являются две следующие:
  - допуск иностранного капитала, имеющего целью уничтожить конкурента, в авиационную промышленность России *(чему пример практически свершившееся уничтожение вертолетной фирмы «Миль» под лозунгом культурного сотрудничества и обмена опытом с «Сикорским»);*
  - достижение пенсионного и предпенсионного возраста ведущими конструкторами-разработчиками 1970 — 80-х гг. при отсутствии притока молодых кадров в отрасль, что происходило как вследствие неспособности величины оплаты инженерного труда обеспечить становление и развитие семьи, усугубившееся в годы реформ (хотя еще в советскую эпоху на 140 рублей кооперативную квартиру семье молодого специалиста было не построить), так и вследствие вмешательства иностранного капитала *(«Пратт и Уитни» скупила целиком два выпуска прочнистов-турбинистов С-Петербургского политехнического университета (в прошлом института), и эти инженерные кадры потеряны для Родины).*
- Директорский корпус конца эпохи застоя и их ближайшие заместители и помощники (директорский корпус наших дней) в своем большинстве был представлен субъектами, которые по своим морально-этическим качествам были ближе к О.Бендеру, нежели к Г.Форду: **т.е. были и есть комбинаторами-торгашами с претензиями стать «великими», но не были действительными разработчиками образцов продукции, технологий её производства, умельцами в области совершенствования организации производства**. *Именно по этой причине на большинстве предприятий и в КБ апартаменты директоратов и расплодившихся «маркетолухов» отделаны по евростандарту (и не один раз), ездят на работу они на дорогих иномарках (которые тоже сменили не один раз), «хаты» и дачи тоже «на уровне», кадровая политика проводится по принципу «ну как не порадеть родному человечку» в ущерб делу, а в цехах и конструкторских бюро — разруха, денег на своевременную выплату зарплат, привлечение и удержание молодых специалистов в НИИ и КБ — якобы нет. Но при их дурном управлении денег не будет и в перспективе.*
- Наряду с этим на протяжении всех лет реформ идёт реорганизация промышленности и науки как на уровне микроэкономики (отдельного предприятия), так и на уровне макроэкономики (группы предприятий или отрасли). При этом меняются формы собственности, изменяются оргштатные структуры, определяющие порядок должностного подчинения и ответственности. *Но реально это всё не служит целям повышения качества управления ни отдельными предприятиями, ни отраслью, ни народным хозяйством РФ в целом, поскольку практически каждое очередное изменение структур на протяжении последних 10 — 15 лет выражает ни что иное, как новый баланс силы и значимости персон в какой-то сово-*

купности высокопоставленных должностных лиц и никак не связано с содержанием и последовательностью выполнения отдельных этапов работ в технологическом цикле ***«разработка — производство — эксплуатация и сервис — утилизация продукции»***.

Таковы итоги. Персонально за них ответственны, в частности: Е.Т.Гайдар, А.Б.Чубайс, В.С.Черномырдин и ряд других чиновников помельче.

Но прежде, чем говорить о перспективах, необходимо пояснить один принципиальный общественно-экономический вопрос.

2. «Холдинги»?— Нет, людям потребны финансово-промышленные группы

В последнее время развернулась кампания за продолжение реформ. В ходе этого продолжения предполагается акционировать и приватизировать ряд предприятий, которые до недавнего времени были в статусе государственных унитарных предприятий либо представляли собой акционерные общества, в которых контрольный пакет акций принадлежал государству. Но поскольку многие специализированные предприятия взаимно связаны между собой в цикле «разработка — … — утилизация», то идея погреть свои или чужие руки на «реструктуризации» («бендеры» к иному не способны, Форды бы проводили её иначе) государственного сектора экономики требует идеологического оформления: дескать надо создавать «холдинги», в которые входили бы разные предприятия.

При этом «холдинги» представляют обществу как якобы разновидность финансово-промышленных групп (ФПГ). Однако между тем и другими при всей внешней похожести есть принципиальная разница, влекущая за собой далеко идущие последствия, и прежде всего, последствия общественной в целом значимости.

При поверхностном взгляде и ФПГ, и холдинг представляют собой двухуровневую структуру: на нижнем уровне — совокупность предприятий, а на верхнем уровне — административная головка, решения которой — *прежде всего в области финансовой* — обязательны для всех ниже стоящих предприятий.

Однако при взгляде вовнутрь казалось бы идентичных структур холдингов и ФПГ выясняется, что:

- административная головка холдинга представлена в основном финансистами, которые рассматривают составляющие холдинг предприятия как источник получения денежной прибыли, и будучи полными невеждами в вопросах техники, технологий, организации производства злоумышленно устраняются от их решения в интересах общественно полезного производства;
- административная головка *нормальной* ФПГ представлена, прежде всего, организаторами цикла «разработка — … — утилизация продукции» в целом, специалистами-разработчиками и руководителями различных этапов этого цикла, для которых финансы — только одно из средств реализации их корпоративных производственных программ, изначально ориентированных на поставку продукции потребителям: людям, структурам государства, другим фирмам-производителям какой-то иной продукции или услуг.

Это различие — принципиальное, и означает оно то, что:

- Всякий «холдинг» изначально ориентирован на удовлетворение паразитических финансовых интересов мелких «бендеров», а руководят им «бендеры» средней руки и «великие» комбинаторы, подобные А.Б.Чубайсу. Реальные потребительские интересы общества, обусловленные производством реальной продукции, удовлетворяются холдингами «постольку-поскольку» по не зависящим от их административных головок обстоятельствам.
- Всякая *нормальная* ФПГ изначально ориентирована на удовлетворение интересов потенциальных потребителей в их натуральном выражении поставками реальной продукции по ценам, гарантирующим сбыт и расширение в обществе того круга лиц, чьи потребности гарантировано покрываются производством.

Но организация *нормальных* ФПГ требует Фордов, а не «бендеров».

И, в частности, идеология ведения *народного хозяйства*[1] на основе множества *нормальных* ФПГ наиболее яркое свое выражение нашла в книге Г.Форда “Моя жизнь, мои достижения”, написанной ещё в первой трети XX века. Эта идеология ведения бизнеса в масштабах одной отдельно взятой ФПГ, действующей во враждебном ей окружении холдингов (вроде “Дженерал моторс”) доказала свою эффективность при жизни самого Г.Форда[2]. Она же нашла свое выражение в работе И.В.Сталина “Экономические проблемы социализма в СССР”[3], но уже в масштабах государства-суперконцерна, доказавшего свою эффективность как победой в Великой Отечественной войне и восстановлением хозяйства после неё в течение одной пятилетки, так и последующим выходом СССР в космос на основе исключительно собственных научно-технических разработок, осуществляемых по существу ФПГ, возглавляемой С.П.Королёвым.

3. «Бендерам» потребны «холдинги», а не производящий авиапром… и так повсеместно и во всех отраслях

В последние 3 — 4 месяца высокие чиновники Правительства РФ Клебанов И.И., Дондуков А.Н., Гусева Н.А. интенсифицировали работу по реструктуризации и приватизации предприятий ВПК. Названные чиновники усматривают в создании «интегрированных структур» по типу холдингов, образуемых по принципу технологической однородности производств путём акционирования государственных предприятий, возможность повышения качества управления и улучшения финансово-экономического положения предприятий военно-промышленного комплекса.

Вопреки отрицательным результатам отказа от государственного управления макроэкономического уровня и смены форм собственности при приватизации средних и крупных промышленных предприятий и организаций, что показывает практика прошедших 10 лет, отдельные руководители, в частности Гусев Н.А., оказывают нажим на руководителей государственных предприятий в вопросе о форме собственности, склоняя их к приватизации и акционированию.

После совещания, проведённого 31 января А.Н. Дондуковым по вопросу реструктуризации предприятий авиационной промышленности, на уровне руководства предприятий прорабатывается возможность создания на базе нескольких авиадвигателестроительных предприятий и организаций двух крупных холдинговых компаний.

Одна из компаний должна объединить разработчиков и производителей авиационных двигателей малого и среднего класса (турбовальные двигатели мощностью от до 2500 — 5000 л.с., турбореактивные двигатели тягой 5 — 15 тонн): “Салют”, “Сатурн”, ОАО “ММП им. В.В. Чернышова”, ГУП “ТМКБ «Союз»” (все в г. Москва) и ГУП “Завод им В.Я. Климова”, ОАО “Красный Октябрь” (два последних в г. С-Петербург). Другой холдинг, как предполагается, объединит разработчиков и изготовителей двигателей более высоких мощностных и тяговых параметров: ОАО “Рыбинские моторы”, ОАО “Пермский моторный завод”.

Кроме того, что было сказано о холдингах выше, есть еще ряд обстоятельств, соответственно которым такая стратегия реорганизации авиационной промышленности вредна.

Во-первых, образование холдингов по принципу технологической однородности предприятий — это по существу воссоздание структуры главков и, в последствии, министерств в прежнем застойном виде. Главным недостатком той системы было подавление административным диктатом творческой инициативы предприятий и блокирование в границах отрасли финансовых механизмов контроля качества управления её предприятиями.

Во-вторых, образование паразитной, высокооплачиваемой управленческой надстройки, состоящей из администраторов и финансистов, не состоявшихся в качестве разработчиков техники, технологий, и организаторов производств, но преуспевших в карьеризме, не разрешит существующих

---

[1] Г.Форд I пользуется в своей книге именно этим термином, рассматривая свою автомобильную империю только как одну из составных частей народного хозяйства США.

[2] Но Америка-дура не вняла примеру, показанному Г.Фордом I, и потому её доллар к концу XX века — мыльный пузырь.

[3] В названных книгах Г.Форда и И.Сталина много общих идей, а разница — не в существе этих идей, а масштабах их реализации: у Форда — в масштабах отдельно взятой производственной корпорации, а у Сталина — в масштабах государства-суперконцерна. И у них обоих, но в перспективе, — в масштабах всей глобальной цивилизации. Поэтому обе книги следует ввести в перечень обязательной литературы для студентов экономических и политологических специальностей.

проблем в интеграции предприятий и повышения качества управлении ими, отраслью и народным хозяйством в целом. Поскольку сложившийся к настоящему времени директорский корпус (с его фактическими доходами, в десятки раз превышающими фактические доходы персонала), не пользуется в коллективах уважением, то он и не способен ни к чему, кроме как к лоббированию личностных и кланово-корпоративных интересов, представляя махровое своекорыстие вышестоящему руководству (если оно не в доле) как интересы развития дела.

В западной (европейской и американской) экономике образование холдинговых интегрированных структур широко практикуется. Одним из главных удобств, доставляемых холдингами их подлинным хозяевам, является легкость отстранения от управления национально- и государственно мыслящих менеджеров, что обеспечивает перехват управления крупными компаниями в ходе так называемой «глобализации экономики», в которой общества и государства утрачивают власть над своим экономическим благополучием, становясь заложниками и невольниками 350 кланов миллиардеров и их закулисных хозяев.

Соответственно защите национальных интересов от такой практике законодательно Японии запрещает интеграцию предприятий с образованием холдингов. Реальное положение дел в России таково, что лучше последовать примеру Японии, а не опыту холдингового строительства Европы и Америки, где человек имеет перспективу стать реальным невольником — придатком к рабочему месту, обслуживая больших и маленьких «бендеров»-«гольдеров»[1] — всех, паразитирующих на производстве владельцев финансовых средств холдинга.

В-третьих, вредоносность реструктуризации двигателестроительного комплекса авиапрома путем создания холдингов, тем более на принципе технологической однородности входящих в них предприятий в указанных составах «холдингов» предопределена сложившейся специализацией предприятий, их внутриотраслевой конкуренцией, а также и конкуренцией продукции с маркой «МиГ» и «Сухой» на внешнем рынке. Эта конкуренция обрела разрушительный характер при поддержке со стороны ряда чиновников высокого ранга в Правительстве и Министерстве обороны РФ.

В частности, военно-технически не мотивированное предпочтение продукции АПК “Сухой” и организация конкуренции этого авиационного предприятия, в уставном фонде которого есть и иностранный капитал, с ФГУП “МиГ” привело к тому что нарушена структура ВВС РФ. Количественное соотношение лёгких фронтовых истребителей, каким является «МиГ-29», и тяжелых ударных истребителей «Су-27» изменилось в пользу последних, что наносит ущерб обороноспособности страны, поскольку эти самолеты тактически невзаимозаменяемы.

На внешнем рынке последствиями такой технической политики является потеря Россией рынка легких фронтовых истребителей и заполнение этой ниши американскими «F-16».

Один из примеров такой конкуренции служит борьба любыми средствами за поставку «Су-27» на авианосец “Адмирал Горшков” для Индии, хотя для базирования их тактически полезного количества этот корабль просто мал[2].

При этом необходимо отметить, что во многом “благодаря” лоббистским усилиям руководителей авиационных КБ «Яковлев» и «Сухой» СССР растратил колоссальные средства на строитель-

[1] «Холдинг» и «гольдер» от английского — «to hold», означающего «содержать, владеть». «Гольдер» — допускаемая разновидность огласовки: «газгольдер», а не «газхольдер», указующая на любовь «гольдеров» к неправедному богатству, через обратную огласовку в английский — «gold», «золото».

[2] Реально государственный контракт на поставку корабля и самолётов Индии уже практически сорван:

- **не ведутся работы по модификации двигателя “МиГ-29”** под условия базирования самолета на этом корабле, тем более в тропиках, где вследствие высоких влажности и температуры воздуха над полётной палубой взлётная тяга ТРД *значительно* падает по сравнению с районами Северной Атлантики;
- **по части оборудования самого корабля возможность осуществления контракта в установленные сроки обусловлена созданием нового корабельного аэрофинишёра**, поскольку посадочная полоса на “Горшкове” короче и уже, чем на “Кузнецове”, вследствие чего финишёры, повторяющие кузнецовские, без дополнительной доработки их конструкции для “Горшкова” непригодны.

ство никчемных — в сопоставлении с авианосцами США — «авианесущих крейсеров» проекта 1143[1], четвертым из числа которых является “Горшков”, ныне предлагаемый Индии.

Так, — объективно, т.е. вне зависимости от мотивации своих действий, — российские чиновники, сталкивая в искусственно организованной ими конкурентной борьбе две ведущие российские истребительные фирмы, очищают рынок для авиакосмических корпораций Запада.

Те, располагая избыточными производственынми мощностями, руками наших чиновников реорганизаторов авиапрома сначала устраняют одного конкурента (МиГи — самые распространённые в мире истребители), а затем — другого. И хотя торговля оружием — дело в общем случае не доброе, но лучше целенаправленно произвести конверсию, нежели удушить две конструкторских школы в конкурентной борьбе.

И ГЛАВНОЕ, создание холдинга моторостроителей по существу означает разрушение уже сформированной в прошлом интегрирующей предприятия авиапрома структуры — ФГУП РСК “МиГ”. ФГУП РСК “МиГ” представляет собой интегрированную структуру более высокого порядка, нежели предполагаемый холдинг, поскольку организована РСК “МиГ” не по принципу технологической однородности производств, а в ней осуществлен принцип самодостаточности цикла «разработка — серийное изготовление — сопровождение эксплуатации — утилизация» конкретных и разнородных видов авиационной техники. Соответственно РСК “МиГ” объединяет разработчиков и производителей летательных аппаратов и их основных компонентов и составляющих: силовой установки, авионики, систем управления оружием. И особенно эффективной может быть деятельность корпорации, если руководители входящих в ней предприятий обеспечат ей функционирование в режиме финансово-промышленной группы (ФПГ).

Однако ни в одном руководящем правительственном документе предыдущего периода, ни на настоящем этапе реструктуризации промышленности — РСК “МиГ” не рассматривается как структура, которая должна стать ФПГ, производящей реальную продукцию для воздушных сообщений и обороны страны. Это означает, что молча предпочтение отдается получению денежной прибыли любыми средствами, в том числе и за счет ликвидации научно-технических школ, уникальных технологий, производственных мощностей авиапрома.

Дополнительной аргументацией, которая объясняет многое в такого рода отношении к РСК “МиГ”, является её государственный, федеральный статус. При этом в государственной собственности находятся большинство входящих в её состав предприятий, а у предприятий, имеющих форму акционерных обеществ, — не менее 51 % акций находятся в собственности государства.

Немаловажную роль играет и то обстоятельство, что после 1996 г. в состав РСК “МиГ” вошли ОАО “Камов”, производящее самые совершенные вертолёты “Ка-50”, и фирма Мясищева. То есть при правильном управлении РСК “МиГ” как ФПГ могла бы удовлетворить потребности страны в самолётах, вертолетах, нетрадиционных видах летательной техники.

Для государства полезнее реорганизовать в аналогичную ФПГ не входящие в РСК “МиГ” другие предприятия, что исключило бы монополию РСК “МиГ” и создало бы в отрасли здоровую конкуренцию научно-технических идей и реальной продукции, устранив тем самым конкуренцию «гольдеров»-«бендеров», не умеющих и не желающих делать продукцию, но организующих коррупцию в государственном аппарате при защите своих исключительно финансово-паразитических интересов.

По существу в этом скрывается основная причина настойчивого желания некоторых высокопоставленных чиновников и директоров предприятий ликвидировать РСК “МиГ”, лишив её самодостаточности в обеспечении полного цикла «разработка — … — утилизация продукции» выведением ряда предприятий из её состава в ходе надуманной реструктуризации авиапрома.

Этому способствуют действия руководителей предприятий авиапромышленности Третьякова О.Н., Саркисова А.А., Нусберга Р.Ю. и др., которые не могут не понимать значения входящих в состав корпорации разработчика и производителя авиационных двигателей, коробок самолётных агре-

---

[1] Вопрос об их никчемности освещен в книге В.Кузин, В.Никольский «Военно-морской флот СССР. 1945 — 1991» Там же показана и военная никчемность АПЛ проекта 949, строительство которых было продавлено руководством ЛПМБ “Рубин” еще в советскую эпоху (к их числу принадлежал погибший “Курск”).

гатов и стартеров для истребителя “МиГ-29” и его модификаций, двигателя и главных редукторов для вертолётов типа “Ка-32”, “Ка-50”, “Ка-52” и их модификаций.

Вполне реально, что после выхода из состава РСК “МиГ”, многие предприятия перестанут быть государственными и ничто не защитит их от повторения судьбы вертолетной фирмы “Миль”.

К этому располагает и организационная структура, которая уже сейчас соответствует организационной структуре АО открытого типа, примером чему пока ГУП “Завод им. В.Я.Климова.

О серьезности намерений названной группы директоров говорит и их готовность выйти на прямой контакт с Президентом РФ В.В. Путиным и заручиться его поддержкой в вопросе об образовании холдингов, т.е. в вопросе о выходе из состава РСК “МиГ” и тем самым её разрушении.

4. Рекомендации

На основании изложенного представляется общественно полезным и государственно необходимым:

1. Проинформировать Президента РФ о поддержании чиновничье-директорским корпусом устойчивой тенденции к полному разрушению авиационной промышленности путем перманентной реструктуризации её предприятий, в том числе и по холдинговой схеме на нынешнем этапе.
2. Предупредить руководство ФГУП РСК “Миг” (Никитина Н.Ф., Берковского В.И.) о неполном служебном соответствии, обязав их осуществлять корпоративную политику, включая создание консолидированного бюджета, баланса и неделимых фондов РСК “МиГ”. Начало этому может быть положено при выполнении работ в обеспечение государственного контракта с Индией на поставку “МиГ-29” корабельного базирования, что позволит наработать опыт и распространить его на другие корпоративные проекты.
3. Предупредить о несоответствии занимаемым должностям руководителей промышленности (Саркисова А.А., Третьякова О.Н.) и чиновников Министерства Обороны РФ (Корнукова, Клишина), принимая во внимание их непосредственное соучастие:
    - в разрушении внутриотраслевой интеграции по схеме *нормальной* ФПГ предприятий авиапрома;
    - в срыве или осложнении деловых контактов и налаживания научно-технического, военного и в целом культурного сотрудничества Российской Федерации с геополитическими партнёрами или союзниками (Иран, Индия, Китай: внешняя политика государства должна обеспечивать, чтобы государства-соседи были доброжелательными партнёрами и союзниками);
    - в прямом лоббировании личных и клановых интересов руководителей ряда фирм как внутри России, так и фирм зарубежных государств в ущерб долгосрочным интересам страны, включая и интересы обороноспособности.

Если государство не обеспечит нормальное функционирование народного хозяйства, защитив производителей продукции от паразитизма «гольдеров», то это обеспечит прямое народовластие, осуществляемое вне формальных юридических процедур. Это вопрос осознания целесообразности некоторой дееспособной частью общества. У Форда и у Сталина много общего: в России их здравые идеи объединятся и «гольдерам» не поздоровится.